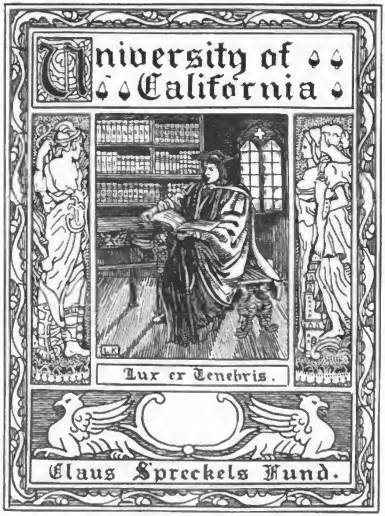
Die wirthschaftli... bedeutung der kanalfrage

Leo Sympher



Digitized by Google

Digitized by Google

Die

wirthschaftliche Bedeutung

der Kanalfrage.

Vortrag

gehalten in der Volkswirthschaftlichen Gesellschaft
zu Berlin am 9. Januar 1900

von

Sympher,
Regierungs- und Baurath.

BERLIN 1900.
Verlag von Leonhard Simion.

Digitized by Google

HE449
.R4S8

SPRECKELS

Digitized by Google

A. M. C.

Inhaltsverzeichnifs.

Seite

I. Einleitung 5
II. Der Umfang der neuen Kanalvorlage 5
III. Die wirthschaftliche Bedeutung, insbesondere des Rhein-Elbe-Kanals 8
a) Vortheile 9
b) Bedenken und deren Erörterung 11
1. Kanäle passen nicht mehr in das Eisenbahnzeitalter . . . 12
2. Umfang des Wasserstrafsenverkehrs in Deutschland und Frankreich 13
3. Vergleich mit ausländischen Kanälen 15
4. Frachtkosten auf Eisenbahnen und Kanälen 16
5. Eisenbahn-Zuwachsverkehr und Schleppbahnen 18
6. Langsamkeit der Kanalbeförderung 20
7. Leistungsfähigkeit der Kanäle 20
8. Wintersperre 21
9. Rentabilität der Kanäle 22
10. Ausfall an Eisenbahneinnahmen und Ersatz derselben . . 24
11. Begünstigung der Einfuhr ausländischer Bodenerzeugnisse und Nutzen des Kanals für die deutsche Landwirthschaft 26
12. Entziehung landwirthschaftlicher Arbeitskraft 29
13. Benachtheiligung anderer Industriegebiete. 30
IV. Einzelnes über die neu in die Kanalvorlage aufgenommenen Wasserstrafsen 32
V. Schlufs 35

113068

Digitized by Google

Digitized by Google

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF
CALIFORNIA

Meine Herren, die Kanalvorlage ist im letzten Jahre so vielfach behandelt worden, dafs ich lebhaftes Bedenken tragen würde, sie nochmals vor Ihnen zu erörtern, wenn diese Erörterung nicht einem besonderen Wunsche Ihres verehrten Vorstandes entspräche, und wenn nicht die Kanalvorlage, wie die heutige Thronrede zeigt, zu einer erneuten Bedeutung in diesem Jahre gelangen würde. Nach dem, was die Ihrer Gesellschaft angehörenden Landtagsmitglieder heute Morgen gehört haben, beabsichtigt die Regierung, eine neue Vorlage in erweitertem Umfange dem Herren- und Abgeordnetenhause zur Beschlufsfassung vorzulegen. Da ist der Zeitpunkt vielleicht geeignet, dafs die Bedeutung eines vollkommenen Wasserstrafsennetzes Deutschlands nochmals beleuchtet wird.

Gestatten Sie mir, zuvor zwei kurze Vorbehalte machen zu dürfen. Der erste betrifft die Bitte, das, was ich sage, als meine private Meinungsäufserung aufzufassen, und davon abzusehen, dafs ich amtlich mit der Vorbereitung der Kanalvorlage befafst bin. Der zweite Vorbehalt betrifft meine eigene Person. Sie sind gewöhnt, als Berichterstatter solche Redner zu hören, die aufser der Sache auch die Form vollkommen beherrschen. Leider ist es mir nicht möglich gewesen, mich auf den heutigen Vortrag so vorzubereiten, wie es erwünscht gewesen wäre, und da möchte ich bitten, dafs Sie, wo mir das Können fehlen sollte, mit dem guten Willen vorlieb nehmen.

Meine Herren, wenn ich mich nun zu dem eigentlichen Thema des heutigen Abends wende, so ist Ihnen noch in lebhafter Erinnerung das Mifsgeschick, welches die vorjährige

Digitized by Google

Kanalvorlage im Abgeordnetenhause erfahren hat; mit grofser Mehrheit wurde der Vorschlag, den Rhein-Elbe-Kanal zu bauen, verworfen. Wenn man auch hier und da gehört hat, dafs die Ablehnungsgründe nicht lediglich in dem Umstande zu suchen seien, dafs der Kanal wirklich so unzweckmäfsig und für die deutsche Volkswirthschaft wirklich so unbedeutend sei, wie es von den Gegnern der Vorlage dargestellt wurde, so mufsten sich doch diejenigen, die berufen sind, für die weitere Entwickelung des Verkehrslebens zu sorgen, die Frage vorlegen, was denn an den Gegengründen gegen den Kanal Wahres und ob es nothwendig sei, entweder die ganze Kanalvorlage fallen zu lassen oder sie in einer Weise umzugestalten, die für die Volksvertretung annehmbar wäre.

Meine Herren, die Ergebnisse dieser eingehenden Untersuchung der Regierung sind nun die gewesen, dafs die Regierung voll und ganz auf dem vorjährigen Plane bestehen bleibt. Wie sie aus der heutigen Thronrede ersehen haben, wird der Rhein-Elbe-Kanal mit der Weserkanalisirung in vollem Umfange unverändert in die neue Vorlage aufgenommen werden. Die Regierung hat es aber doch für zweckmäfsig gefunden, bei der Sachlage, wie sie einmal vorhanden ist, diejenigen Entwürfe und Pläne, die sie hinsichtlich des Ausbaues der Wasserstrafsen seit längerer Zeit hegt, und die hauptsächlich die östlichen Provinzen betreffen, mit in die neue Vorlage aufzunehmen. Die Regierung hat — das ist meine persönliche Anschauung, die durch die Kenntnifs der Thatsachen unterstützt wird — nie auf dem Standpunkte gestanden, dafs der Rhein-Elbe-Kanal das Ende der Wasserstrafsenpolitik sein sollte; sie hat es nur für richtig gehalten und darauf vertraut, dafs auch Andere ihr auf diesem Wege folgen könnten, dafs an einer Stelle der Anfang gemacht werden mufs, und sie hat da den Anfang zu machen versucht, wo das Verkehrsbedürfnifs es am dringendsten erheischte. Die Annahme der Regierung ist, wie wir gesehen haben, eine irrige gewesen. Der neuen Sachlage mufste sie sich daher insofern anpassen, als sie die anderen Pläne, die sie hegte und seit langen Jahren

Digitized by Google

vorbereitete, nun in eine Gesammtvorlage zusammenfafst und die Gesammtinteressen zu vereinigen sucht. Dafs es sich bei dieser neuen Vorlage nicht um eine schnelle Zusammenstoppelung von Dingen handelt, die nur als Kompensationen gelten sollen, mag daraus hervorgehen, dafs die Regierung in den wenigen Monaten seit Ablehnung der Vorlage ein so umfangreiches Projekt in technischer, finanzieller und wirthschaftlicher Beziehung vorbereiten konnte.

Meine Herren, die heutige Thronrede bezeichnet als solche Projekte, welche für die Kanalvorlage in erster Linie in Frage kommen, die Herstellung eines Grofsschifffahrtsweges zwischen Stettin und Berlin, ferner die Beschaffung der ausreichenden Vorflut für das Oderbruch, drittens die Verbesserung der Verhältnisse der unteren Oder und der Vorflutverhältnisse im Spree- und Havelgebiet. Die Verbesserungen an der unteren Oder, der Spree und Havel sind Anlagen, die fast ausschliefslich im landwirthschaftlichen Interesse vorgenommen werden sollen, desgleichen die Beförderung der Vorflut des Oderbruchs, obgleich dieser Plan mit dem Berlin-Stettiner Kanal in engem Zusammenhange steht. Aufserdem beabsichtigt die Regierung, die Verbindung zwischen der Oder und Weichsel zu verbessern, sodafs eine durchgehende Wasserstrafse vom Rhein oder, sagen wir, sogar von Elsafs-Lothringen bis nach Ostpreufsen hin gebildet wird, und ferner die Herstellung des masurischen Seekanals. In den Rahmen der vorjährigen Vorlage und nach den Erklärungen, die die Regierung im nächsten Landtage geben wird, ist einbegriffen, was ich ausdrücklich betone, die Verbesserung des Fahrwassers der Oder, welche durch Anlage von Stauweihern im oberen Gebiet in der Weise versucht werden soll, dafs aus diesen Weihern Zuschufs an Wasser gegeben wird, um zu ermöglichen, dafs Schiffe mit 400 Tonnen Ladung die Oder jederzeit befahren können. Sollte es nicht möglich sein, das gesteckte Ziel auf dem angedeuteten Wege zu erreichen, so bleibt die Erklärung der Regierung bestehen, welche sie im vorjährigen Landtage abgegeben hat, dafs die Wettbewerbs-

Digitized by Google

fähigkeit Oberschlesiens mit dem Ruhrgebiet in anderer Weise gewährleistet werden soll.

Meine Herren, wenn durch die Zusammenfassung der Gesammtinteressen auch die Hoffnung gegeben ist, dafs die neue Vorlage nicht mehr, sondern wahrscheinlich weniger Feinde haben wird, so ist damit noch keine Sicherheit gegeben, dafs sie diesmal angenommen wird. Die Arbeit, um die Ueberzeugung von der Nützlichkeit billiger Verkehrswege, zu denen insbesondere auch die Wasserstrafsen gehören, im Volke zu verbreiten, mufs von Neuem mit Ernst und ohne Uebertreibung aufgenommen werden. Es wird dabei vor allen Dingen nothwendig sein, über die Frage Klarheit zu verschaffen, dafs auch im Zeitalter der Eisenbahnen Wasserstrafsen noch nicht überflüssig geworden sind, sondern dafs — zwar nicht überall, aber an einigen Stellen — Wasserstrafsen berufen sein können, die Eisenbahnen zu ergänzen durch Gewährung von billigeren Frachten für weniger werthvolle Massengüter.

Wenn nun diese Frage eigentlich heute für die gesammten Wasserstrafsen Deutschlands untersucht werden sollte, so wird es genügen, wenn die Betrachtung sich in der Hauptsache auf den Rhein-Elbe-Kanal beschränkt, weil für diesen die Untersuchungen abgeschlossen sind, und weil die Erfolge, die man sich von einer Verbesserung der östlichen Wasserstrafsen verspricht, bei den Ermittelungen für den Rhein-Elbe-Kanal vielfach bereits in Rücksicht gezogen sind; sie werden daher in grofsen Zügen ebenfalls zur Darstellung gelangen, und ich brauche nur am Schlufs Einiges zu erwähnen, was diese Wasserstrafsen insbesondere betrifft.

Es dürfte nun zweckmäfsig sein, den Vortrag in der Weise weiter einzurichten, dafs die Vortheile der Wasserstrafsen, insbesondere des Rhein-Elbe-Kanals, welche Ihnen ja allgemein bekannt sein werden, anfangs kurz berührt werden, und dafs ich dann auf die Einwendungen eingehe, welche gegen das Projekt in den vorjährigen Landtagsverhandlungen gemacht worden sind. Es wird sich auch hierbei

Digitized by Google

Gelegenheit finden, die Vorteile des Kanals im einzelnen nachzuweisen und zu zeigen, dafs die dagegen vorgebrachten Gründe zumeist nicht stichhaltig sind.

Meine Herren, der Nutzen des Rhein-Elbe-Kanals mufs natürlich hauptsächlich auf wirthschaftlichem Gebiete gesucht werden. Zwar verfolgt der Kanal auch noch eine Reihe von anderen Zwecken: er wird der Landesmelioration in vielen Fällen dienen können, er wird auch, was seitens des Kriegsministeriums und Generalstabes besonders betont worden ist, dem militärischen Aufmarsch der Armeen im Falle eines Krieges und dem späteren Nachschub von Proviant, Munition, Geschützen, der Zurückbringung von Kranken usw. nützen. Aber diese genannten Vortheile treten doch wesentlich zurück gegen die wirthschaftlichen Gründe, weil glücklicherweise die Zeiten des Friedens diejenigen des Krieges an Dauer weit überwiegen. Also an den wirthschaftlichen Vortheilen der Kanäle mufs in erster Linie gemessen werden, ob sie noch zeitgemäfs sind und unter den obwaltenden besonderen Umständen gebaut werden sollen.

Der Rhein-Elbe-Kanal insbesondere verfolgt drei Zwecke, und es ist wichtig, sich diese drei Hauptzwecke besonders zu vergegenwärtigen, weil sonst die Vortheile unter der Menge der Gegengründe, die angeführt werden, zu verschwinden drohen. Die Hauptgründe für den Kanal sind: Erstens: durch den Rhein-Elbe-Kanal läfst sich eine Verbindung sämmtlicher deutscher Wasserstrafsen herbeiführen. Der zweite Grund ist, dafs die Wasserstrafsen, namentlich in dieser Zusammenfassung zu einem Netz, geeignet sind, die Transportkosten gegenüber den Tarifen und den Selbstkosten der Eisenbahnen wesentlich herunterzusetzen. Und der dritte Grund, welcher wesentlich für den Rhein-Elbe-Kanal spricht, ist der, dafs die Eisenbahnen des Ruhrgebiets dringend einer Entlastung bedürfen.

Meine Herren, wenn ich mich kurz zu dem ersten Punkt wende, so möchte ich auf die Karte Bezug nehmen, welche

Digitized by Google

in breiten Bändern den Verkehr auf den Wasserstraſsen darstellt. Wir haben im Osten von Deutschland, östlich der Elbe, ein vollkommen zusammenhängendes Wasserstraſsennetz. Sie sehen das an den breiten Verkehrsbändern, die auf der hier hängenden Karte dargestellt sind. Mit Benutzung der Haffs geht der Wasserweg sogar bis Memel. Aber wer auf diesen Verkehrswegen von Osten nach Westen an der Elbe angekommen ist, muſs hier Halt machen. Im Westen haben wir die getrennten Wasserstraſsennetze des Rheins, der Ems mit dem neugebauten Dortmund-Ems-Kanal und der Weser. Die Karte zeigt schon, wie zweckmäſsig es erscheinen müſste, wenn man hier die west-östliche Linie durchziehen und bis zum Rhein mit den westlichen Industriegebieten in Verbindung bringen würde. Wer möchte von Ihnen daran zweifeln, daſs getrennte Eisenbahnnetze, wenn sie ähnlich lägen, nicht längst verbunden wären? Die Eisenbahnwege sind thatsächlich sämmtlich in Deutschland verbunden — und bloſs auf den Wasserwegen sollte es nicht gehen!?

Der zweite Grund, der für die Kanäle spricht, ist der, daſs die Transportkosten geringer sein werden als auf den Eisenbahnen. Dagegen wird nun eingewendet, daſs die Flüsse, auf denen sich hauptsächlich der deutsche Binnenwasserverkehr abwickelt, von Abgaben frei sind. Aber die mit aller Vorsicht angestellten Untersuchungen haben ergeben, daſs der Rhein-Elbe-Kanal einen sehr starken Verkehr bekommen wird, trotzdem er mit Abgaben in solcher Höhe belastet werden soll, daſs er sich selbst unterhält und nach kurzer Zeit sich auch verzinst. Trotz dieser verhältniſsmäſsig hohen Abgaben wird, wenn der Verkehr die volle Entwickelung erreicht hat, gegenüber den jetzigen Eisenbahntarifen eine Ersparniſs von 38 Millionen Mark in jedem Jahre erzielt werden. Diese direkte Ersparniſs von 38 Millionen ist an und für sich schon sehr bedeutend; aber sie wird noch bedeutender dadurch, daſs sie indirekten Nutzen schafft. Wie der Herr Minister v. Thielen gelegentlich der vorjährigen Abgeordnetenhausverhandlungen hervorgehoben hat, sind die Transportkosten

Digitized by Google

heute fast noch das Einzige, was an Produktionskosten gespart werden kann. Die Verminderung der Transportkosten ist dringend erwünscht: sie schaffen keine neuen Werthe, sie sind an und für sich unwirthschaftlich; je mehr sie vermindert werden, desto besser ist es, weil die Verminderung der Transportkosten keine Verminderung des Schaffens von wirthschaftlichen Werthen zur Folge hat, das letztere mittelbar aber sehr befördert. Wenn nun die Transportkosten in dieser aufserordentlichen Weise vermindert werden, so hat das eine Hebung des gesammten Erwerbslebens zur Folge. Dabei werden u. A. eine Reihe von Gütern, welche bis heute todt in der Erde liegen, erschlossen, und an dieser Erschliefsung nehmen die Grundbesitzer einen hervorragenden Antheil. Erze, Steine, Thon, Kies und dergleichen werden gewonnen. An den billigen Transportkosten sind alle Leute betheiligt, vor allen Dingen durch den Bezug von Kohle und Eisen. Wer wäre nicht Abnehmer von Kohle und Eisen? Jeder Mensch ist daran interessirt, dafs wir billige Kohlen haben, und, wenn auch nicht im gleichen Umfange, auch daran, dafs die Güter der Landwirthschaft billig transportirt werden, nicht nur Getreide, Rüben, Kartoffeln, sondern auch die für den Betrieb der Landwirthschaft nöthigen Düngemittel. Durch die Ermäfsigung der Transportkosten wird insbesondere der Wettbewerb mit dem Auslande erleichtert; es ist ferner nicht nöthig, dafs die Industrie sich nur an denjenigen Orten konzentrirt, wo die Kohle gewonnen wird, weil der Kanal im Zusammenhang mit den übrigen Wasserstrafsen die Kohle überall, auch an Orte billig hinführen wird, wo die übrigen Vorbedingungen für die Industrie gute sind, vielleicht sogar besser als in Rheinland und Westfalen.

Meine Herren, wenn ich nun die kurze Besprechung der Vortheile des Kanals abbreche, so darf ich wohl zu den Einwendungen übergehen, die im vorigen Jahre gegen den Kanal gemacht worden sind. Man sagte zunächst, die Kanäle passen nicht mehr in das Eisenbahnzeitalter. Dann hat man gesagt, die Rentabilität der Kanäle ist eine mangelhafte. Ferner

Digitized by Google

würden die Staatsfinanzen gefährdet. Dann hat man eine Reihe technischer Bedenken hervorgehoben, und die Landwirthschaft hat vielerlei Befürchtungen geäufsert, namentlich wegen der Begünstigung ausländischen Getreides. Und endlich haben mehrere Landestheile und Industriegebiete, welche von dem Rhein-Elbe-Kanal nicht berührt werden, geltend gemacht, dafs sie indirekt benachtheiligt würden.

Der erste Einwurf, der erhoben worden ist, ist von mir im Anfang meines Referats schon kurz gestreift; er ist auch der Grundgedanke, der den ganzen Einwendungen gegen den Kanal zu Grunde liegt. Man sagt, die Eisenbahntransporte sind billiger und schneller, und der Verkehr auf dem Kanal ist nur dann möglich, wenn keine Abgaben erhoben werden; auch versagen die Wasserstrafsen im Winter, wenn sie zugefroren sind. Ja, meine Herren, an diesen Dingen ist eine ganze Menge Wahres, und diejenigen, die Kanäle bauen wollen, müssen sich die Nachtheile, welche Kanäle haben, auch vergegenwärtigen und letztere nur dann empfehlen, wenn die Vortheile diese angeführten Nachtheile überwiegen. Nun, wir haben Beispiele in der Gegenwart, die uns, abgesehen von allen theoretischen Erörterungen, zeigen, dafs die Vorzüge der Wasserstrafsen die Nachtheile übertreffen; allerdings müssen sich die Wasserstrafsen dem modernen Bedürfnifs angepafst haben. Zunächst zeigt uns Frankreich ein Beispiel, dafs es wohl möglich ist, durch Verbesserung der Wasserstrafsen auch den Verkehr wieder zu heben. Frankreich besitzt seit Jahrhunderten ein wohl ausgebildetes Wasserstrafsennetz, welches sich namentlich dadurch auszeichnet, dafs die meisten Flüsse durch Kanäle mit einander in Zusammenhang gebracht sind. Diese Wasserstrafsen sind aber zu verschiedenen Zeiten entstanden. Anfangs, als das Verkehrsbedürfnifs ein geringes war, baute man kleine Kanäle, und später erst ist man dazu übergegangen, gröfsere Kanäle zu errichten, Man erhielt damit ein ganz ungleichartig ausgebildetes Netz. Das hatte zur Folge, dafs dem durchgehenden Verkehr Beschränkungen auferlegt wurden, und dafs die kleinen Kanäle

Digitized by Google

dem späteren, gröfser gewordenen Verkehrsbedürfnifs nicht mehr genügten. Aus diesem Grunde ist von 1855 bis 1875 oder auch bis 1880 der Wasserstrafsenverkehr nicht mehr gestiegen, trotzdem der übrige Verkehr in Frankreich lebhaft wuchs. Da legte Freycinet am Ende der 70er Jahre sein Programm vor, in dem er zunächst die bei der Annexion von Elsafs-Lothringen abgeschnittenen Kanäle durch einen neuen Ostkanal ersetzen wollte, in dem er ferner eine Reihe anderer Kanäle, zum Theil auch im militärischen Interesse, vorschlug, und in dem er für sämmtliche Kanäle gemeinschaftliche Mafse vorsah. Die neu geplanten Kanäle sind, abgesehen vom Ostkanal, nur in geringem Mafse zur Ausführung gelangt, aber die Einheitlichkeit des ganzen Systems für 300-Tonnenschiffe ist inzwischen zur Ausführung gelangt.

Schon die Gleichmäfsigmachung des französischen Wasserstrafsennetzes hat genügt, um in den nächsten 20 Jahren eine Verdoppelung des Verkehrs herbeizuführen. Während der Wasserstrafsenverkehr in Frankreich im Jahre 1875 1,9 Milliarden Tonnenkilometer betrug, hat er sich bis zum Jahre 1895 auf 3,8 Milliarden Tonnenkilometer gesteigert. Dafs aber der Wasserstrafsenverkehr im Eisenbahnzeitalter nicht überflüfsig geworden ist, zeigt Deutschland selbst. Deutschland hat wenig Kanäle, aber eine Reihe von Strömen, die durch Regulierung allmählich und besonders in den letzten 20 Jahren verbessert worden sind. Diese Verbesserung ermöglichte es, dafs gröfsere Schiffe angeschafft wurden und dafs ein besserer Schiffszug eingerichtet werden konnte; denn während früher fast ausschliefslich gesegelt, sowie von Pferden und Menschen gezogen oder mit Stangen gestofsen wurde, verkehrt auf allen bedeutenderen Wasserstrafsen jetzt eine grofse Anzahl von Dampfern, welche schleppen und die Transportkosten ermäfsigen. Und das hat zur Folge gehabt, dafs der Wasserstrafsenverkehr des Jahres 1875 von 2,9 Milliarden Tonnenkilometer auf 7,5 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1895 gestiegen ist.*) Es ist das eine

*) Im Jahre 1898 ist der Wasserstrafsenverkehr sogar auf 10,7 Milliarden angewachsen.

Digitized by Google

Zunahme auf das $2^1/_2$ fache. Sie sehen aus diesen Zahlen ferner, dafs der Wasserstrafsenverkehr bei uns heute doppelt so grofs ist wie derjenige Frankreichs, was Viele überraschen wird.

Um einen anderen Mafsstab für die Gröfse des Wasserstrafsenverkehrs zu geben, möchte ich anführen, dafs heute auf den Wasserstrafsen ein Viertel des sämmtlichen Güterverkehrs Deutschlands bewältigt wird, und drei Viertel auf den Eisenbahnen. Dabei sind die Eisenbahnen $4^1/_2$ mal so lang als die Wasserstrafsen; über 44000 km Eisenbahnen gegen 10000 km Wasserstrafsen. Verhältnifsmäfsig ist der Verkehr auf den Wasserstrafsen sogar gröfser als auf den Eisenbahnen. Auf jedem Kilometer Wasserstrecke wurden 1895 750000 Tonnenkilometer geleistet, auf jedem Kilometer Eisenbahn 590000. Und, meine Herren, wenn Sie die Wasserstrafsen nicht berücksichtigen, die veraltet sind, sondern nur diejenigen, die noch einen lebhaften Verkehr aufweisen, insbesondere die grofsen Ströme, so zeigt sich ein noch günstigeres Bild. Die sieben Hauptströme, der Rhein, die Weser, die Ems, die Elbe, die Oder, die Weichsel und die Donau — letztere hat in Deutschland keinen grofsen Verkehr — haben zusammen 3000 km Länge und weisen fast 6 Milliarden Tonnenkilometer auf, also 2000000 t auf 1 km und fast $^5/_6$ des gesammten Wasserstrafsenverkehrs Deutschlands. Diese lebhafte Entwicklung rührt daher, dafs es dort möglich ist, mit grofsen Schiffen und Dampfbetrieb zu fahren, wodurch die Transportkosten bedeutend heruntergesetzt werden. Der Güterverkehr, welcher heute auf deutschen Wasserstrafsen bewältigt wird, ist gröfser als derjenige der gesammten Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1870, oder, wenn wir dieses Kriegsjahr ausscheiden wollen, gröfser als der Durchschnitt des Eisenbahnverkehrs Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre. Dafs damals der Eisenbahnverkehr schon ein ganz bedeutender war, wird von keiner Seite geleugnet werden können.

Es ist aber auch zulässig, auf den Wasserstrafsen Abgaben zu erheben, wenn erstere nur so ausgebildet werden, dafs sie grofse Schiffe tragen können. Der Rhein-Elbe-Kanal

Digitized by Google

ist in solchen Abmessungen gebaut, daſs Schiffe von 600 Tonnen Ladung mit Bequemlichkeit fahren können. Der Kanal bietet nun nicht nur die gleichen Vortheile wie die groſsen Ströme, sondern wird wahrscheinlich noch niedrigere Schifffahrtskosten als letztere aufweisen. Auf diese Weise wird der Rhein-Elbe-Kanal die Oder und Elbe erheblich an Leistungsfähigkeit übertreffen und dem Rhein mindestens gleichkommen. Er wird sogar einschlieſslich der Abgaben, wenn sie in der vorläufig festgesetzten Höhe erhoben werden sollen, den östlichen groſsen Strömen in der Billigkeit gleichkommen, und ebenso dem französischen abgabenfreien Wasserstraſsennetz. Wenn also die französischen Kanäle sich gegen die Eisenbahnen Frankreichs siegreich behaupten können, so wird es auch beim Rhein-Elbe-Kanal der Fall sein, selbst wenn auf ihm Abgaben erhoben werden.

Der Redner erörtert hierbei die Lage und die technischen Eigenschaften des Rhein-Elbe-Kanals an ausgehängten Wandkarten. Er zeigt, wie der Kanal das natürliche Bindeglied der deutschen Ströme sein und wie er ein auſserordentlich günstiges Längenprofil mit sehr wenig Schleusen haben würde. Dem gegenüber weisen die im Längenprofil gleichfalls dargestellten französischen Kanäle zum Theil hundert und mehr Schleusen auf, mit denen hohe Gebirgssättel, häufig in Tunneln, überschritten werden. Er fährt dann fort:

Die Gegner verweisen, um die Unzweckmäſsigkeit von Kanälen darzuthun, immer auf England und Amerika, zum Theil auch auf Frankreich. Man muſs aber dabei bedenken — und das ist in einer Schrift dargethan, die vom Herrn Baurath Eger verfaſst ist —, daſs die englischen und amerikanischen Kanäle zum gröſsten Theil nur Schiffe von weniger als 100 Tonnen Ladefähigkeit tragen. Derartige Kanäle würden bei uns in Deutschland bei unserem vortrefflich ausgebildeten Eisenbahnsystem gar keine Bedeutung mehr haben. Nichtsdestoweniger giebt es in England eine Reihe von Kanälen, die sich trotz ihrer kleinen Abmessungen und trotz der vielen Schleusen gut rentiren. Besonders oft wird auf den Erie-Kanal

Digitized by Google

exemplifizirt, der berufen ist, das Getreide aus dem Westen Amerikas nach New-York zu bringen und von dort über den Ocean nach hier. Der Eriekanal war früher von grofser Bedeutung für New-York; dieses verdankt ihm zumeist seine hervorragende Entwickelung. Er war anfänglich nur für kleine Schiffe gebaut, wurde aber vor 30 Jahren für 225-Tonnenschiffe vergröfsert. Dabei hat dieser Kanal mit grofsen Schwierigkeiten zu kämpfen, weil er 5 Monate lang Wintersperre hat, und aufserdem befinden sich auf ihm 72 Schleusen. Wenn der Erie-Kanal heute nicht mehr allen Ansprüchen genügt, so ist das selbstverständlich. Die deutschen Kanäle sollen aber anders gebaut werden, und zwar für 600-Tonnenschiffe. Wir haben auch nicht 5 Monate Wintersperre, sondern im Westen der Monarchie nur 2 Monate, die sich nur im Osten auf 3—4 Monate erhöht. Ferner haben wir auf dem Rhein-Elbe-Kanal nur 13 Schleusen. Nun ist eine Thatsache bemerkenswerth. Hinsichtlich des Erie-Kanals ist im Staate New-York eine Enquete angestellt worden, und die Quintessenz der Erhebungen kann ich dahin zusammenfassen, dafs seitens der sachverständigen Kaufleute gesagt ist: der Erie-Kanal hat früher die Gröfse New-Yorks mitbegründen helfen; inzwischen sind die Eisenbahnen so verbessert worden, dafs die Frachtkosten derselben denen des Erie-Kanals ziemlich gleich gekommen sind; der Erie-Kanal hat daher heute nicht mehr die Bedeutung für New-York wie früher. Aber — und das ist der wichtige Schlufs — die Eisenbahnen sind trotz der Vervollkommnung nicht in der Lage gewesen, New-York vor einem Rückgang gegenüber den anderen grofsen Häfen zu bewahren, und deswegen beantragt der Gouverneur des Staates New-York einen Umbau des Erie-Kanals für 1000 Tonnenschiffe mit einem Kostenaufwande von 250 Millionen Mark, weil man dann billigere Transportkosten erwartet, die New-York wieder auf die Höhe bringen sollen, die es früher gegenüber den anderen Häfen eingenommen hat.

Wie gesagt, meine Herren, unser Kanalsystem soll ja von Anfang an leistungsfähig gebaut werden für grofse Schiffe, die

Digitized by Google

billige Frachtsätze gewähren. Die Berechnungen der Regierung haben ergeben, dafs der durchschnittliche Kanalfrachtsatz einschliefslich $^1/_2$ Pfennig Abgabe 1 Pfennig für ein Tonnenkilometer bei Massengütern der untersten Tarifklasse betragen wird; bei den besseren Gütern wird er auf $1^1/_4$—2 Pfennig steigen. Hiermit müssen die Eisenbahnfrachtsätze verglichen werden. Diese sind ganz verschieden gebildet; sie richten sich nicht nur nach den Selbstkosten der Eisenbahnen, sondern ganz wesentlich nach dem Verkehrsbedürfnifs. Und da ist seitens der Gegner der Wasserstrafsen angeführt worden, dafs die Eisenbahnen schon so aufserordentlich niedrige Ausnahme-Tarife haben, dafs sie die vorher angegebenen Kanaltarife nahezu erreichen, und dafs für den Wasserweg kaum ein Vortheil verbleibe, wenn der Empfangsort nicht unmittelbar am Kanal liege, sondern noch einen Umschlag zur Bahn nöthig mache.

Insbesondere ist angeführt worden, dafs der Tarif für Düngemittel sehr niedrig sei; derselbe habe im Interesse der Landwirthschaft sogar noch eine vorübergehende Ermäfsigung von 20 pCt. erfahren und sei fast eben so niedrig wie die Wassertrafsenfracht. Dem gegenüber mufs aber betont werden, dafs, wenn das Bedürfnifs vorhanden ist, gewisse Güter auf den Eisenbahnen so aufserordentlich billig zu fahren, dafs anscheinend nicht einmal die Betriebsselbstkosten erreicht werden, nichts daran hindert, auf dem Kanale eben solche Ausnahmetarife zu stellen; es würde in diesem Falle durchaus möglich sein, statt $^1/_2$ Pfennig nur $^1/_4$ Pfennig pro Tonnenkilometer Abgabe zu erheben, und dann sind die ganzen Berechnungen, welche die Nutzlosigkeit der Kanäle beweisen sollen, über den Haufen geworfen. Aber mit solchen ungewöhnlich niedrigen Eisenbahn-Ausnahmetarifen darf im Allgemeinen überhaupt nicht gerechnet werden.

Wenn man, um fremde Kohle aus deutschen Häfen zu verdrängen oder um Eisen für den Schiffsbau nach den Werften zu schaffen, einen Ausnahmetarif von $1^1/_4$ Pfennig für das Tonnenkilometer gewährt, so verfolgt man damit, vielleicht

Digitized by Google

ohne eigenen Nutzen oder selbst mit Verlust, einen bestimmten Zweck. Verallgemeinert man aber diese Tarife, so wird ein derartiger Ausfall an Eisenbahneinnahmen entstehen, dafs dieser Weg sehr bald nicht weiter begangen werden kann. Auf den preufsischen Staatseisenbahnen beträgt die durchschnittliche Einnahme für das Güter-Tonnenkilometer rd. $3^3/_4$ Pfennig und die Durchschnittseinnahme aus den billigen Ausnahmetarifen rd. $2^2/_3$ Pfennig, also ganz erheblich mehr als $1^1/_4$ Pfennig. Würde man also allgemein den Tonnenkilometer zu $1^1/_4$ Pfennig fahren, so würde das einen Ausfall für das Tonnenkilometer von durchschnittlich $2^1/_2$ Pfennig oder für 20 Milliarden Tonnenkilometer von 500 Millionen Mark ergeben. Der Ueberschufs der Eisenbahnen hat im Jahre 1897/98 532 Millionen betragen. Würden dann obige 500 Millionen ausfallen, so wären nicht nur die Ueberschüsse fort, sondern auch fast die ganze Verzinsung des Eisenbahnnetzes.

Es ist dann von beachtenswerther Seite gesagt worden, der Eisenbahn-Zuwachsverkehr wäre erheblich billiger als der Hauptverkehr. Dagegen haben der Herr Finanzminister und der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten mehrfach im vorigen Jahre erklärt, dafs diese Behauptung für das hier in Frage kommende Gebiet nicht zutreffe. Es ist selbstverständlich denkbar, dafs auf Eisenbahnen, die nicht voll belastet sind, das Hinzutreten einer geringen Frachtmenge wenig Kosten verursacht. Anders ist es aber bei den Eisenbahnen, die an und für sich schon stark belastet sind, und bei denen das Hinzutreten von neuem Verkehr erhebliche Kosten verursacht, die sogar höher werden können als die Durchschnittskosten des bisherigen Verkehrs. Dieser Fall ist im Ruhrgebiet eingetreten; dort bringt der Zuwachsverkehr zwar höhere Roh- aber nicht höhere Rein-Einnahmen. Da diese Behauptung sogar vom Minister der öffentlichen Arbeiten aufgestellt ist, so hat man versucht, eine andere Einwendung zu machen, die diese Behauptung umgeht. Man hat gesagt, man mufs unter diesen Umständen die vorhandenen Bahnen nicht mehr belasten, sondern an Stelle des Kanals eine Schleppbahn bauen;

Digitized by Google

wo Platz ist, einen Kanal zu errichten, ist auch Platz für 2 oder 4 Geleise einer Schleppbahn, die nur bestimmt ist, Güter aufzunehmen. So ist neuerdings in einem hervorragenden konservativen Blatte ausgeführt worden, wie die Verladungen auf den Güterbahnen stattfinden müfsten, damit keine grofsen Rangirbahnhöfe nöthig würden, wie die Anlagekosten einer solchen Schleppbahn viel geringer, und die Betriebskosten auch nicht viel höher wären als beim Kanal, so dafs mit dem Bau einer Güterbahn viel mehr gedient wäre als mit dem Bau eines Kanals.

Es ist schwierig, auf dieses Thema hier näher einzugehen; dazu gehört eine Reihe von Fach- und Lokalkenntnissen, sodafs ich in diesem Kreise nichts weiter thun kann, als mich auf die Ausführungen zu berufen, die der bisherige Eisenbahndirektionspräsident Todt aus Essen jüngst gemacht hat. Namentlich die älteren Herren unter Ihnen werden sich wohl erinnern, dafs Todt ein ganz aufserordentlicher Vertreter der Eisenbahninteressen ist, auch in Bezug auf ihr Verhältnifs zu den Wasserstrafsen; er hat gerade über das Verhältnifs der Eisenbahnen zu den Wasserstrafsen, zum Rhein verdienstvoll geschrieben von dem Standpunkte aus, dafs er die Eisenbahnen befähigt erachtete, mit den Wasserstrafsen in Konkurrenz zu treten. Er ist dann in Essen Eisenbahndirektionspräsident gewesen, hat dort den Eisenbahnverkehr in seiner intensivsten Form kennen gelernt und ist daher wohl berufen, ein Urtheil abzugeben, was zweckmäfsiger wäre: eine Güterbahn oder ein Kanal, — und Todt hat sich in dem vorliegenden Falle für einen Kanal ausgesprochen. Er hat dann in einem zweiten Aufsatze, der in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ erschienen ist, dargelegt, dafs der Bau der Güterbahn in dem von Eisenbahnen schon aufserordentlich durchzogenen Gelände sehr schwierig ist, dafs es nicht anders möglich ist, als diese Güterbahn über die anderen Bahnen und Wege hinwegzuführen, dafs der Gedanke, ohne Rangirbahnhöfe auszukommen, nicht ausführbar ist, und dafs es erforderlich sein würde, um den vollen Nutzen zu erreichen, den der

Digitized by Google

Rhein-Elbe-Kanal bietet, die Güterbahn nach Osten über die Elbe hinaus zu verlängern oder einen Umschlag auf die übrigen Eisenbahnen vorzunehmen. Er hat alles so eingehend und überzeugend dargelegt, dafs ich mich seinem Urtheile nur vollständig anschliefsen kann, unter diesen Umständen sei es unwirthschaftlich, eine Schleppbahn zu bauen.

Der Vorwurf, der dem Kanale hinsichtlich der Langsamkeit gemacht wird, trifft in gewissem Mafse zu; aber die neuen Kanäle fahren doch nicht mehr so langsam, wie man das früher gewohnt war und am Landwehrkanal in Berlin sehen kann, wenn die Leute sich mit Stangen vorwärts stofsen, um höchstens 20 km in einem Tage zurückzulegen. Heute herrscht der Dampfverkehr vor, und auf dem Rhein-Elbe-Kanal ist eine Geschwindigkeit von 5 km pro Stunde geplant; damit würden bei einfachem Tagesbetriebe etwa 60, bei Tag- und Nachtbetrieb etwa 100 km zurückgelegt werden. Es würden also z. B. Kohlen vom Ruhrgebiet nach hier 8 bis 10 Tage laufen. Und wenn bei Versendung landwirthschaftlicher Erzeugnisse von Osten nach Westen der Winter vor der Thür stände, würde man Tag- und Nachtbetrieb einführen und mit noch kürzeren Fristen auskommen. Diese Fristen nähern sich schon der Lieferfrist der Eisenbahnen. Damit will ich freilich nicht sagen, dafs die Wasserstrafsen mit den Eisenbahnen an Schnelligkeit konkurriren können.

Ferner ist eingewendet worden, dafs der Kanal nicht leistungsfähig genug sei. Ich kann die Rechnungen, die darüber aufgestellt sind, nicht eingehend anführen; ich kann nur sagen, dafs die freie Kanalstrecke einen Verkehr von 16 Millionen Tonnen zu bewältigen vermag. Wir haben in ganz Europa nur eine Wasserstrafse, die einen annähernd gleichen Verkehr hat, das ist der Rhein zwischen Köln und der deutsch-holländischen Grenze. Wenn 16 Millionen Tonnen bewegt werden können, so wird das voraussichtlich auf alle Zeiten genügen. Einstweilen hat man mit solchen Gröfsen nicht zu rechnen. Man wird daher am Mittelland-Kanal zunächst nur Einzelschleusen und am Dortmund-Rhein-Kanal Doppel-

Digitized by Google

schleusen anlegen, was für 4 bezw. 8 Millionen t Jahresverkehr genügt. Steigert sich der Verkehr und damit die Einnahme, so braucht man die geringen Mehrkosten nicht zu scheuen und kann 3 bis 4 Schleusen nebeneinander anlegen. Wenn auf dem Oder-Spree-Kanal heute nur 2 Millionen Tonnen bewegt werden und sich dort schon das Bedürfnifs nach doppelten Schleusen geltend macht, so hat das seinen Grund darin, dafs der Oder-Spree-Kanal nur für 400-Tonnenschiffe geeignet ist, dafs viele kleine Kähne dort verkehren, und endlich, dafs der Andrang zum Oder-Spree-Kanal nach Hoch- und Niedrigwasser der Oder ein ganz gewaltiger ist. Derartige Unregelmäfsigkeiten werden auf dem Mittelland-Kanal, bei dem Hoch- und Niedrigwasser nicht vorkommen, in verschwindend geringem Mafse stattfinden.

Dann ist noch als Haupttrumpf gegen die Kanäle die Wintersperre ausgespielt. Das scheint in der That ein triftiger Grund gegen die Kanäle zu sein. Aber die Untersuchungen, die über den Umfang des Eisenbahnverkehrs, vertheilt nach einzelnen Monaten, angestellt worden sind, und zwar unter Zusammenwirkung von Wasserbau- und Eisenbahnverwaltung, haben ergeben, dafs der Hauptverkehr auf den Eisenbahnen nicht im Winter, sondern im Herbst sich vollzieht, ja sogar zeitweise schon auf den Sommer fällt. Auch im Ruhrgebiet, das hauptsächlich Kohlen abgiebt, ist die überraschende Thatsache zu Tage gefördert worden, dafs während des am meisten vom Frost beeinflufsten ersten Vierteljahrs der Transport auf den Eisenbahnen 13 pCt. geringer ist als im stärkstbelasteten Sommervierteljahr. Die Eisenbahnen würden daher wohl in der Lage sein, ein paar Hunderttausend Tonnen, die der Kanal im Winter nicht leisten kann, während dieser Jahreszeit mit zu bewältigen. Aber der Kanal wird die Eisenbahnen im Winter gar nicht belasten, sondern im Gegentheil, auch nach der Ueberzeugung der Eisenbahnverwaltungen, dazu beitragen, den Verkehr der Eisenbahnen im Winter zu ermäfsigen. Ein sehr markantes Beispiel in dieser Beziehung ist die Deckung des Kohlenbedarfs von Mannheim. Im Jahre

Digitized by Google

1892 — das ist das Jahr, das den Verkehrsermittelungen des Rhein-Elbe-Kanals zu Grunde gelegen hat — hatte Mannheim einen Bedarf von rund 1,6 Millionen Tonnen Kohlen. Von diesen 1,6 Millionen Tonnen Kohlen sind im ganzen nur ungefähr 60 000 Tonnen mit der Eisenbahn angefahren worden, und nur 18 000 Tonnen in dem ersten Vierteljahr, trotzdem der ganze Januar für die Schiffahrt gesperrt war. Der Schluſs daraus ist folgender: Mannheim hat die so viel billigere Wasserfahrt benutzt, um sich im Sommer schon den Kohlenbedarf für den Winter aufzuspeichern, so daſs es im Winter, als der Rhein zugefroren war, keine Kohlen auf der Eisenbahn zuzuführen brauchte. Ebenso wird es mit dem Rhein-Elbe-Kanal sein. Dort werden die billigen Frachten dazu führen, groſse Läger einzurichten, die in den 10 Schiffahrtsmonaten gefüllt werden. Dadurch werden die Eisenbahnen, soweit die Versorgung der am Kanal gelegenen Gegenden in Betracht kommt, von den Transporten entlastet, die sie sonst im Winter hätten leisten müssen, wenn keine Wasserstraſse vorhanden wäre.

Ein alter Vorwurf gegen die Kanäle ist ferner der, daſs die Rentabilität eine mangelhafte sei. Weshalb unsere Kanäle bisher keine Rente gegeben haben, beruht auf verschiedenen Gründen. Der Hauptgrund ist der, daſs man bis vor nicht langer Zeit der Ansicht war — und diese Ansicht ist auch in gewissem Grade durch die Verfassung festgelegt —, daſs Wasserstraſsen keine Abgaben tragen sollen; natürliche Wasserstraſsen tragen verfassungsgemäſs überhaupt keine Abgaben, und so entstand der zeitweise fast allgemeine Gedanke: Man muſs die Wasserstraſsen überhaupt frei lassen. Dabei ist auch ein Vergleich mit den Landstraſsen gezogen, auf denen das Chausseegeld ebenfalls aufgehoben sei. Die meisten Kanäle tragen aber auch nur Schiffe von 150 und weniger Tonnen. Ganz anders liegen aber die Verhältnisse bei den neuen Kanälen, insbesondere beim Rhein-Elbe-Kanal, der vermöge seiner guten Eigenschaften trotz hoher Abgaben einen groſsen Verkehr erhalten wird, wie ich mir bereits auszu-

Digitized by Google

führen erlaubte. Das ist durch eingehende Berechnungen festgestellt worden, die von der Wasserbauverwaltung und der Eisenbahnverwaltung auf Grund des vorhandenen Eisenbahnverkehrs angestellt worden sind. Man hat dabei auf alle Zukunftsbilder, wie die Hoffnung auf zuwachsenden Verkehr in Folge des Kanalbaues verzichtet, man hat nur den heutigen Verkehr genommen, wie er da ist. In langen Tabellen ist zusammengestellt, auf der einen Seite: so und so viel Eisenbahnfracht ist für eine gewisse Sendung pro Tonne wirklich bezahlt worden; auf der anderen Seite der Tabelle ist ausgerechnet worden, was dieser Transport auf dem Wasserwege gekostet hätte, wenn letzterer schon dagewesen wäre. Dann hat man beides verglichen; war der Eisenbahntransport billiger, so wurde die betreffende Sendung nicht berücksichtigt; war der Eisenbahntransport nur bis zu 15 pCt. theurer, so wurden diese Sendungen auch noch ausgeschieden; alle übrigen Sendungen hat man für den Kanal gutgeschrieben, aber auch hiervon noch gröfsere Abzüge (20 bezw. 40 pCt.) gemacht. So ist man zu dem Ergebnifs gekommen, dafs der Kanal trotz der Abgaben einen so starken Verkehr erhalten wird, dafs er die Betriebs- und Unterhaltungskosten sofort aufbringen wird und auch, sobald der Verkehr sich voll entwickelt hat, die Verzinsung und Tilgung des Baukapitals ermöglicht. Wann dieser Zeitpunkt eintreten wird, darüber sind die Ansichten verschieden gewesen. Die Wasserbauverwaltung meinte dafür einen Zeitraum von 10 Jahren annehmen zu müssen, und zwar nach den Erfahrungen auf anderen Wasserstrafsen, dem Oder-Spree-Kanal, dem kanalisirten Main, der alle Erwartungen übertroffen hat, und dem Kaiser-Wilhelm-Kanal. Alle diese Wasserstrafsen haben mit geringem Verkehr angefangen, haben sich aber allmählich bedeutend entwickelt. Es ist also wohl richtig, anzunehmen, dafs auch der Verkehr des Rhein-Elbe-Kanals erst allmählich sich voll entfalten wird, etwa in 6 bis 10 Jahren. Die Eisenbahnverwaltung ist aber der Ansicht, dafs bereits in 2 Jahren der volle Verkehr erreicht werden wird.

Digitized by Google

Meine Herren, nun bietet ja der Kanal nach der Richtung, die ich eben dargelegt habe, ein gutes finanzielles Bild; aber die Kehrseite dieses starken Verkehrs ist die Verminderung der Eisenbahneinnahmen. Denn nach dem Rechnungsgange, der angestellt ist, um den Verkehr des Kanals zu bestimmen und nicht zu überschätzen, ist der anfängliche Kanalverkehr völlig den Eisenbahnen entnommen. Also, was derselbe bisher den Eisenbahnen an Einnahmen zugeführt hat, fällt später weg. Wenn die Staatsfinanzen nun in der Lage sind, einen derartigen Ausfall zu missen, so würde darin nichts Bedenkliches zu finden sein, wenn die Ermäfsigung der Transportkosten, welche dem Volkswohlstande zu gute kommt und dem Verfrachter wie dem Empfänger zufällt, gröfser wäre als der Ausfall an Reineinnahmen der Eisenbahnen. Ist aber der Ausfall an Reineinnahmen gröfser, dann ist der Kanalbau unwirthschaftlich, wenn nicht sonstige Gründe ihn bauwürdig erscheinen lassen.

Nun wird im 6. Jahre des Betriebes die Transportkostenersparnifs 38 Millionen Mark sein. Dafür fallen 79 Millionen an Bruttoeinnahmen der Eisenbahnen aus, wovon 67 Millionen allein auf die preufsischen Staatsbahnen kommen. Von den Bruttoeinnahmen beanspruchen die übrigens schwankenden Betriebsausgaben durchschnittlich 60 pCt. Wir haben zwar vor 4 oder 5 Jahren erlebt, dafs die Betriebsausgaben nur 54 und 55 pCt. betrugen; aber die Zeiten liegen bereits wieder hinter uns; in diesem Jahre wird der Betriebskostenkoëffizient wieder fast 60 pCt. erreichen. Nach Abzug der Betriebsausgaben bleibt danach ein Reineinnahmeausfall von nur $^{40}/_{100} \cdot 79 = 32$ Millionen Mark. Nach dieser Berechnung würde es wirthschaftlich um so unbedenklicher sein, den Kanal auszuführen, als die Verkehrsvermehrung von dem Betriebsüberschufs noch Ausgaben an Zinsen für nothwendige Erweiterungsbauten fordert, die oft sehr erheblich sind. Thatsächlich wird aber trotzdem der Ausfall an Reineinnahmen der Eisenbahnen ein grofser sein. Nimmt man an, der Gesammtverkehr des Kanals würde schon in dem ersten Jahre

Digitized by Google

erreicht, so verlieren die Eisenbahnen, die auf einen grofsen Verkehr eingerichtet sind, einen Theil desselben und können ihre Ausgaben nicht in dem Verhältnifs zurückstecken, wie der Verkehr abnimmt. In diesem Falle würde dann nicht nur ein Verlust von 32, sondern sogar von 53 Millionen eintreten, und dieser Verlust übersteigt die vom Kanal zu erwartende Transportkostenersparnifs. Danach scheint der Beweis sehr leicht, dafs der Kanal unwirthschaftlich sei. Thatsächlich ist das aber keineswegs der Fall. Erstens geht der Verkehr gar nicht plötzlich von den Eisenbahnen auf die Wasserstrafse über. Andere Betrachtungen haben ergeben, dafs höchstens ein Drittel des Verkehrs bei den Eisenbahnen in einem Jahre ausfallen würde, und dafs die natürliche Verkehrssteigerung auf den Bahnen kaum einen Ausfall mehr erkennen lassen würde. Zweitens mufs man sich vorstellen, dafs, wenn der Kanal nicht gebaut wird, der zuwachsende Verkehr von den Eisenbahnen bewältigt werden mufs. Nimmt man beispielsweise an, dafs der Zuwachsverkehr so grofs ist, wie der Verkehr, der den Eisenbahnen nach den obigen Betrachtungen abgenommen werden wird, also ein Verkehr, der den Eisenbahnen eine Bruttoeinnahme von 79 Millionen bringt, so wird die Eisenbahn davon eine Nettoeinnahme von 32 Millionen haben, denen an wirthschaftlichem Nachtheil 38 Millionen gegenüberstehen, die der Konsument oder Verfrachter an Transportkosten mehr bezahlen mufs. Jene 32 Millionen Reineinnahme werden sich aber noch vermindern, da die Mehrleistung der Eisenbahnen nicht nur Betriebsausgaben, sondern auch Zinsen für die Kosten der zu erweiternden Bahnanlagen erfordert. Nach Angabe des Herrn Finanzministers werden im Ruhrgebiet sogar alle Mehreinnahmen durch die Mehrausgaben aufgezehrt. Es ergiebt sich also, wenn der Kanal nicht gebaut wird, dafs jährlich viele Millionen Transportkosten mehr bezahlt werden müssen, ohne dafs die Eisenbahnen und der Volkswohlstand davon einen Nutzen haben. Man hätte diese Berechnung in der vorigen Vorlage genauer durchgeführt, wenn die Eisenbahnverwaltung sich nicht selbst gesagt

Digitized by Google

hätte, sie brauche diese ohnehin schwierige Berechnung gar nicht; sie ist vielmehr der Ansicht, dafs durch den Kanal zwar Ausfälle verursacht werden, dafs aber auch durch den Kanal anderer Verkehr veranlafst wird, der der Eisenbahn viel dienlicher ist, weil er in besseren Gütern das ersetzt, was er an Massengütern entzieht. Die Eisenbahnverwaltung ist also der Ansicht, dafs sie von dem Kanal trotz der scheinbaren Ausfälle schliefslich einen Vortheil haben wird. Unterstützt wird die Anschauung, dafs die Eisenbahnen nicht in der Lage seien, so billig zu verfrachten wie die Kanäle, noch durch eine Angabe des Herrn Ministers v. Thielen. Der Kanal kostet, wie Sie wissen, 261 Millionen Mark; aber die bei Nichtausführung des Kanals nothwendige Vervollständigung des Eisenbahnnetzes würde einen noch höheren Betrag, nämlich 360 Millionen, erfordern. Das stimmt ziemlich genau mit den erwähnten Angaben des früheren Eisenbahndirektions-Präsidenten Todt überein, die in der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vor Kurzem erschienen sind.

Meine Herren, ich komme nun zu den Befürchtungen, welche die Landwirthschaft dem Kanal gegenüber hegt. Sie kennen ja alle das Schlagwort von dem „Einfallsthor für fremdes Getreide“. Dieses Schlagwort ist allmählich in abgeschwächter Tonart vorgebracht worden, und es ist erfreulich, dafs nach dieser Richtung hin wenigstens eine geringe Klärung stattgefunden hat. Trotz alledem finden wir von vielleicht nicht so berufenen Vertretern der Landwirthschaft immer noch den Einwurf des Einfallsthores gemacht und die Behauptung aufgestellt, dafs die Kanäle der einheimischen Landwirthschaft schaden. Auch nach dieser Richtung sind eingehende Untersuchungen angestellt worden, die ergeben haben, dafs der Rhein-Elbe-Kanal nur in geringem Mafse den fremden Erzeugnissen der Landwirthschaft nützen wird. Es giebt nur drei Stellen am Kanal, an denen die Einfuhr begünstigt werden kann: erstens am Rhein, wo der Dortmund-Rhein-Kanal in das Industriegebiet führt; dann an der Weser nach der Gegend von Hannover, und drittens an der Elbe, auf der heute schon

Digitized by Google

viel Getreide ins Land kommt. Von der Elbe her ist ein Uebergang fremden Getreides auf den Kanal nicht zu erwarten. Die östliche Strecke des Kanals durchzieht rein landwirthschaftliche Gegenden; die Landwirthe daselbst setzen selbst Getreide nach dem Westen ab, und es steht daher nicht zu befürchten, dafs in diesem Gebiet ein Absatz von fremdem Getreide stattfinden wird. Erst in Hannover und Umgegend, wo gröfsere Mühlen liegen, würde sich ein beschränkter Markt vorfinden. Hierhin gelangt das fremde Getreide aber schon jetzt billiger über Bremen und später auf der kanalisirten Weser. Die Einfuhr auf der letzteren wird ohnehin nicht bedeutend werden, weil der Bedarf auch in dieser Gegend nicht grofs ist. Es sind dort zwar, wie gesagt, einige grofse Mühlen, aber wenn der Bedarf von ausländischem Getreide übermäfsig grofs wäre, würde auch heute schon ein lebhafter Import dahin stattfinden, was nicht der Fall ist. Etwas anders liegen die Verhältnisse im Westen. Dort wird durch den Dortmund-Rhein-Kanal die Einfuhr von Getreide erleichtert; aber der Weg, der da zurückzulegen ist, ist kurz, und die Abgaben sind doppelt so hoch als auf dem Mittelland-Kanal, so dafs der ganze Nutzen für die Tonne ausländischen Getreides nur 1 Mk. betragen wird. Diese eine Mark pro Tonne oder 10 Pfennig für den Doppelcentner würden also zum Nachtheil der deutschen Landwirthschaft die Einfuhr begünstigen. Diesem kleinen Nachtheile stehen aber grofse Vortheile für die östlichen Landwirthe gegenüber. Jetzt, nachdem die Staffeltarife aufgehoben sind, beträgt der Frachtsatz für Getreide von Bromberg nach Herne zwischen 38 und 39 Mk. pro Tonne; später wird er sich, wenn der Bromberger Kanal und der Berlin-Stettiner-Kanal umgebaut sein werden, auf etwa 12 Mk. ermäfsigen. Es tritt also eine Ersparnifs von reichlich 25 Mk. pro Tonne ein.

Nun sagt man allerdings im Osten vielfach: Das nützt uns nichts; seitdem der Identitätsnachweis aufgehoben ist, haben wir den schönen Markt in England und Schweden wiedergewonnen; wir bekommen für jede Tonne ausgeführten

Digitized by Google

Getreides in Form eines Einfuhrscheins eine Art Ausfuhrprämie in fast derselben Höhe des Zolles, d. h. 35 Mk. pro Tonne. Man hat mir gesagt, dafs die Einfuhrscheine aus dem Osten mit 34 Mk. im Westen bezahlt werden. Betrachten wir hierzu ein Beispiel. Der Landwirth oder Händler, der nach London exportirt, bekommt dort den Weltmarktpreis von beispielsweise 130 Mk. zuzüglich des Erlöses aus dem Einfuhrschein mit 34 Mk., zusammen also 164 Mk. Davon sind abzuziehen die Transportkosten von Danzig bis England mit etwa 7 Mk. und die Landtransportkosten nach Danzig, welche gering zu 5 Mk. angesetzt werden mögen. Dann bleibt für den Händler ein Reingewinn von 164—12=152 Mk. pro Tonne. Bei den heutigen Frachtsätzen würde der Landwirth von den 165 Mk., die er im Westen Deutschlands erhalten kann (130 Mk. Weltmarktpreis + 35 Mk. Zoll*)), 38 Mk. für Transportkosten abziehen müssen, und dann bleiben ihm nur 127 Mk. gegen 152 Mk., die er in England bekommt. Es hat also gar keinen Zweck für ihn, dafs er nach Westdeutschland versendet. Sowie aber der Frachtsatz um 25 Mk. heruntergesetzt ist, erhöht sich der Nettoerlös von 127 Mk. auf 152 Mk., also genau auf den Preis, der bei Benutzung des Londoner Marktes zu erreichen ist. Wird nun die Wasserstrafse zwischsn Oder und Weichsel ausgebaut, wie es in der heutigen Thronrede erwähnt wird, so hat der Landwirth im Osten zwei gleichwerthige Märkte: einen im Industriegebiet und einen in London. Ganz ähnlichen Gewinn würde die Provinz Posen aus der Versendung der Kartoffeln nach dem Ruhrgebiet erzielen; schon jetzt werden auf der Eisenbahn trotz der hohen Frachtkosten Kartoffeln von Posen nach dem Ruhrgebiet versandt, und der Absatz wird sich bei den billigen Kanalfrachten erheblich vermehren. Aber läfst man auch diese ganze Zukunftsperspektive weg und beschränkt sich blofs auf den heute bereits vorhandenen Verkehr, so zeigt sich, dafs ausländische land-

*) Nach Conrad in v. Schönbergs Volkswirthschaftslehre, 4. Aufl., 2. Band, 1. Halbband Seite 258 ist der Weizenpreis im Rheinland seit 1881 sogar höher gewesen, als Englandpreis + deutscher Zoll.

Digitized by Google

wirthschaftliche Erzeugnisse, einschliefslich Holz nur im Betrage von 500 000 Tonnen auf den Kanal übergehen, und diese Erzeugnisse einen Gewinn von einer Million Mark haben würden. Die einheimischen landwirthschaftlichen Erzeugnisse und Bedarfsartikel würden aber schon nach dem heutigen Stande im Betrage von 1 000 000 Tonnen den Kanal benutzen und dabei einen Nutzen von $3^1/_2$ Millionen erzielen; also einen $3^1/_2$ mal gröfseren Vortheil für die heimische als für die fremde Landwirthschaft! Es wäre doch merkwürdig, wenn Deutschland seine Landwirthschaft nicht in derselben Weise unterstützen sollte, durch welche Amerika seine Getreideausfuhr so sehr begünstigt. Amerika bringt uns sein Getreide nur deshalb so billig herüber, weil ihm die billigen Wasserstrafsen zur Verfügung stehen: die grofsen Seeen, der Eriekanal nach New-York und der atlantische Ozean. Wenn wir auch keinen Ozean zwischen dem Osten und Westen Deutschlands anlegen können, so können wir doch einen Kanal bauen mit so billigen Transportkosten, dafs es uns ermöglicht wird, der Konkurrenz Amerikas auf unserem eigenen Markte zu begegnen.

Zu besprechen ist noch das Bedenken, dafs der Kanalbau der Landwirthschaft Arbeitermassen entziehen und damit die Leutenoth noch vermehren würde. Dieser Einwand ist bereits vielfach widerlegt. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dafs die Anlage von neuen Eisenbahnen an Stelle des Kanals, zu welcher auch die Kanalgegner sich durchweg bereit erklärten, wahrscheinlich mehr Arbeitskräfte beanspruchen würde, weil gröfsere Wasserbauten überwiegend mit Nafs- und Trockenbaggern, also mehr mit Maschinen- als mit Handarbeit hergestellt werden. Sodann machen sich Viele einen ganz übertriebenen Begriff von der Anzahl der erforderlichen Bauarbeiter. Am Nord-Ostsee-Kanal sind zur Zeit der höchsten Bauthätigkeit nur etwa 8000, am Dortmund-Ems-Kanal etwa 4000 Mann beschäftigt gewesen. Der Rhein-Elbe-Kanal wird schätzungsweise 15 000 Mann erfordern. Davon ist aber ein

Digitized by Google

grofser Theil Handwerker, Maurer, Schmiede, Zimmerleute. ein fernerer Theil Ausländer, der Rest meist berufsmäfsige Erdarbeiter, die mit den grofsen Unternehmern von Baustelle zu Baustelle ziehen. Aus den vom Kanal durchschnittenen Landestheilen werden erfahrungsgemäfs nur sehr wenig Leute genommen; im Gegentheil haben den Landwirthen zur Zeit der Bestellung und Ernte stets reichlich Arbeitskräfte zur Verfügung gestanden, die gern auf einige Wochen die Schaufel mit der Sense vertauschten. Was wirklich der Landwirthschaft an Arbeitern durch Kanalbauten entzogen wird, ist ein so verschwindender Bruchtheil der Hunderttausende, welche im Baugewerbe, und der Millionen, welche im Ackerbau thätig sind, dafs es kaum bemerkbar und jedenfalls in unverantwortlicher Weise übertrieben ist, wenn gesagt wird, der Kanal würde der Landwirthschaft auch den letzten Rest von tüchtigen Arbeitskräften entziehen.

Bei der vorjährigen Vorlage hatte der Einwand eine gewisse Berechtigung, dafs durch den Rhein-Elbe-Kanal gewisse Industriegebiete hervorragend vor allen anderen begünstigt würden. Wie Sie aus dem Inhalt der Thronrede schon ersehen haben werden, wird bei der neuen Vorlage dieser Einwurf zum grofsen Theile wegfallen. Wenn ich Ihnen auf einer Karte der Wasserstrafsen Deutschlands, durch rothe Linien angedeutet, zeigen könnte, was im Osten und was im Westen gebaut werden soll, so würden Sie sehen, dafs der Osten aufserordentlich gut bedacht ist, wenn auch der Ausbau der dort vorhandenen Wasserstrafsen auf ein Kilometer nicht so viel Kosten verursachen wird wie der Bau eines neuen Kanals. Es bleiben nur wenige Gebiete übrig, die nicht von den Wasserstrafsen erreicht werden oder nicht den Nutzen von ihnen haben, den sie haben möchten, um sich der wachsenden Konkurrenz erwehren zu können. Dazu gehört zunächst das sächsische Braunkohlengebiet, aus dem aufserordentlich lebhafte Klagen gegen den Kanal erhoben worden sind, weil die dortige Braunkohle durch das Eindringen der Steinkohle aus ihrem eigensten Besitz vertrieben

Digitized by Google

zu werden glaubt. Wenn auch anzunehmen ist, dafs durch den Rhein-Elbe-Kanal die westfälische Kohle mehr in das Gebiet der sächsischen Braunkohlenindustrie dringt, so werden andere Vortheile, namentlich die Verarbeitung der Braunkohle zu Briquettes, den geringen Nachtheil ausgleichen können. Erwähnt sei nur, dafs der Verbrauch der deutschen Braunkohle in Form von Briquettes in Berlin allein innerhalb 20 Jahre von 46000 auf 780000 Tonnen gestiegen ist. Zu einer Tonne Briquettes werden 2,8 Tonnen Braunkohle verbraucht, sodafs das Mehr, welches die Braunkohlenindustrie nach Berlin abgesetzt hat, einer Rohbraunkohlenmenge von 2 Millionen Tonnen entspricht. Der ganze Verlust, den das Oberbergamt Halle für das Braunkohlengebiet und zwar im Regierungsbezirk Magdeburg geschätzt hat, beträgt dagegen nur 500 000 Tonnen Rohkohlen. Sollte aber entgegen der heutigen Annahme in diesem Gebiete dennoch eine erhebliche Schädigung eintreten, so ist es selbstverständlich, dafs Abhilfe geschaffen werden mufs und wird. Diese Abhilfe würde dann auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens liegen und da kann die weitere Entwickelung zunächst abgewartet werden, denn Eisenbahntarife können von heute auf morgen abgeändert werden.

Das anscheinend benachtheiligtste Gebiet war bei der vorjährigen Vorlage Schlesien und insbesondere Oberschlesien in der Konkurrenz auf den Märkten von Berlin und den Provinzen Brandenburg und Sachsen. Hierauf bezüglich hat die Regierung aber im Laufe der vorjährigen Kanalverhandlungen eine Erklärung abgegeben, die auch jetzt vollkommen aufrecht erhalten wird, dahin gehend, dafs die Regierung zunächst versuchen wird, das Fahrwasser der Oder in der Weise zu verbessern, dafs im Gebiet der oberen Oder Stauweiher angelegt werden, in denen das Wasser aufgesammelt und in wasserarmen Zeiten abgelassen wird. Sollte das nicht zu erreichen sein, so wird auf andere Weise, insbesondere durch Erniedrigung der Eisenbahntarife Abhilfe geschaffen werden, sodafs die Wettbewerbsfähigkeit zwischen Oberschle-

Digitized by Google

sien und dem Ruhrgebiet, die von Berlin geographisch genau gleich weit entfernt sind, gewahrt bleiben soll. Demgemäfs hat sich die Stellung Oberschlesiens zum Rhein-Elbe-Kanal jetzt völlig geändert; wenn diese Zusicherungen aufrecht erhalten werden, will Oberschlesien für den Kanal eintreten. Die dortige Industrie sagt sich, dafs eine Verbesserung der Wasserstrafsen im Westen auch für sie eine Verbesserung zur Folge haben werde, und dafs die Verbesserung der gesammten Verkehrswege in Deutschland dem allgemeinen Wohl diene.

Meine Herren, es bleibt mir nur noch übrig, ganz kurz die neuen Entwürfe zu besprechen, die in der heutigen Thronrede angekündigt sind. Da ist vor allen Dingen der neue Schifffahrtskanal von Berlin nach Stettin. Wie Sie wissen, besteht heute schon eine stark benutzte Verbindung über den Finowkanal von hier nach Stettin. Die Schiffe, die auf dieser Wasserstrafse verkehren, sind nur klein, 150 bis 175 Tonnen grofs, und es werden Abgaben erhoben, die verhältnifsmäfsig hoch zu nennen sind. Trotz dieser Abgaben wird die Wasserstrafse von den Verfrachtern stark benutzt, und zwar in einem solchen Mafse, dafs der Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und Stettin verhältnifsmäfsig gering und auf bestimmte Sendungen beschränkt ist. Diese Wasserstrafse soll für 600-Tonnenschiffe u. A. aus dem Grunde ausgebaut werden, weil die Konkurrenzfähigkeit Stettins gegenüber Hamburg und Lübeck gewahrt werden soll. Hamburg hat durch die hauptsächlich auf preufsische Kosten ausgeführte Verbesserung von Elbe, Havel und Spree aufserordentlich gewonnen: der Wasserverkehr zwischen Hamburg und Berlin ist ein sehr bedeutender. Dadurch wird Stettin schon jetzt lebhaft bedrängt, was noch in erhöhtem Mafse geschehen wird, wenn Lübeck den Elbe-Trave-Kanal ausgeführt haben wird. Dann tritt Lübeck ziemlich gleichwerthig mit Hamburg auf den Plan und wird Stettin den Absatz namentlich nach Berlin und den Elbegebieten weiter streitig machen. Da ist es nöthig, Stettin zu Hilfe zu kommen. Das soll, wie bereits erwähnt, in der Weise geschehen, dafs der Finowkanal für

Digitized by Google

600-Tonnenschiffe umgeändert wird. Dadurch wird erreicht werden, dafs Stettin auf dem Berliner Markte erheblich günstiger gestellt wird, als Hamburg und Lübeck, und auch noch bis nach Magdeburg auf der Elbe konkurriren kann. Die Verbesserung des Finowkanals hat den Vortheil, dafs sie den Eisenbahn-Einnahmen wenig Abbruch thut, weil der Eisenbahnverkehr, wie erwähnt, nur ein geringer ist. Der Kanalverkehr, den man erwartet, ist auf 3 Millionen Tonnen geschätzt. Die Thronrede enthält noch keine Bestimmung darüber, ob die West- oder Ostlinie gewählt werden soll; wahrscheinlich ist aber die Westlinie.*) Die Kosten betragen für die Ostlinie 81 Millionen, für die Westlinie nur 42 Millionen, also etwa die Hälfte. Es wird sich, selbst wenn man die Ostlinie bauen wollte, kaum Jemand finden, der die von der Staatsregierung verlangten Garantien übernimmt, die für die Westlinie schon ziemlich gesichert sind. Für den Bau der Ostlinie wird immer der gröfsere Nutzen für die Landwirthschaft angeführt, der aber bei der Westlinie auch in vollem Umfange erreicht wird. Das Interesse des Verkehrs und namentlich das der Landesmeliorationen wird nach meiner Ueberzeugung bei der Westlinie sogar besser gewahrt, als bei der Ostlinie. Wenn die letztere gewählt wird, so wird sich die Entwässerung des Oderbruchs immer in gewisser Beziehung nach den Schifffahrtsinteressen richten müssen, da die Ostlinie durch das Oderbruch durchgeht. Bei der Westlinie fällt diese Rücksichtnahme fort, während bei derselben der grofse Vorflutkanal für das Oderbruch unterhalb Hohensaathen ebenso angelegt werden soll, wie es beim Ostkanal beabsichtigt war. Es würde allerdings durch die Ostlinie für gewisse Transporte eine Verkürzung bis zu 50 km erreicht werden, was aber ohne erheblichen Belang ist, da es bei der Schifffahrt nicht so sehr darauf ankommt, ob einige Kilometer mehr oder weniger gefahren werden. Aufserdem giebt es eine Reihe von Verkehrsbeziehungen, besonders von Stettin ab, bei denen die Westlinie kürzer ist.

*) Inzwischen ist die Westlinie endgültig gewählt.

Digitized by Google

Es ist ferner beabsichtigt — und das ist ein grofser Fortschritt für die Ausbildung unserer Wasserstrafsen —, dafs der Wasserweg zwischen Oder und Weichsel für 400-Tonnenschiffe ausgebaut werden soll. Dieser Wasserweg wird bisher namentlich von der Flöfserei benutzt; aber die Verhältnisse drängen immer mehr dahin, die Flöfserei zu vermindern. Die Flöfse werden jetzt meist nach den Schneidemühlen bei Oderberg gebracht; das wird auch in Zukunft zum Theil der Fall bleiben; aber ein Theil des Schneidens erfolgt schon in Bromberg, und für das dort geschnittene Holz, wie auch für Grubenholz, Getreide und viele sonstige Erzeugnisse und Bedarfsartikel des Ostens ist eine billige, leistungsfähige Schifffahrtsstrafse ein dringendes Erfordernifs. Das wird durch die neue Vorlage, wenn sie angenommen wird, erreicht.

Die Havel- und Spreeregulirung sowie die Verbesserung der Vorflut an der unteren Oder haben für die Schifffahrt wenig Bedeutung; sie werden ganz überwiegend im Interesse der Landeskultur ausgeführt.

Dann wäre noch kurz der masurische Seekanal zu erwähnen, der schon im Jahre 1875 gebaut werden sollte. Aber damals war man sich in Ostpreufsen über den Werth dieser Wasserstrafse nicht einig, und so ist die Ausführung bis jetzt unterblieben. Inzwischen haben sich die Ansichten geklärt, und die überwiegende Mehrzahl der Bewohner scheint auf dem Standpunkte zu stehen, dafs der masurische Kanal von grofsem Werthe für die Provinz sein wird. Das ist auch die Anschauung der Regierung, wenngleich sie nicht verkennt, dafs der masurische Kanal seine Daseinsberechtigung anders begründen mufs als die grofsen Schifffahrtskanäle im Westen. Er wird nur einen verhältnifsmäfsig geringen Verkehr bekommen, der nur mäfsig mit Abgaben belastet werden kann, die nicht ausreichen werden, die Herstellungskosten zu decken. Man wird aber aufserdem Wasserkräfte gewinnen und in Form von Elektrizität verwerthen können; auch werden die Holzpreise steigen und grofse Landesmeliorationen durch

Digitized by Google

Senkung des Wasserspiegels der masurischen Seen erreicht werden.

Wenn man die neue Kanalvorlage, die zwar noch nicht vorliegt, die aber in ihren Gruudzügen durch die heutige Thronrede gekennzeichnet ist, objektiv beurtheilt und alles das in Rücksicht zieht, was im vorigen Jahre für den Rhein-Elbe-Kanal angeführt worden ist, so mufs man sagen, dafs die Forderungen, die selbst von den enragirtesten Gegnern hinsichtlich des Baues neuer Kanäle gestellt werden, erfüllt worden sind. Es sollen Abgaben erhoben werden in solcher Höhe, dafs nicht nur die Betriebskosten, sondern auch die Verzinsung und Amortisation des Kapitals gedeckt werden; eine starke Vorausbelastung der Interessenten ist vorgesehen, und mit verschwindend kleinen Ausnahmen findet eine Begünstigung ausländischer Produkte nicht statt. Hinzukommt das immer mehr hervortretende Bedürfnifs, die Eisenbahnen im Westen zu entlasten, und endlich mufs man den Zusicherungen des erfahrensten Mannes auf dem Gebiete der Staatsfinanzen, unserem Finanzminister von Miquel, Glauben schenken, wenn er sagt, dafs durch den Kanal auf keinen Fall ein solcher Einnahmeausfall unserer Eisenbahnen erfolgen wird, dafs die Staatsfinanzen dadurch erschüttert werden könnten. Dagegen wird das Erwerbsleben gefördert, und Deutschland auf vielen anderen Gebieten gestärkt werden, besonders auch in militärischer Hinsicht. Wo es aber nöthig ist, dafs die deutsche Produktion eines Schutzes bedarf, da sollte der Schutz nicht auf dem Wege gefunden werden, dafs wir uns im Innern Deutschlands gegenseitig abschliefsen, sondern dafs der Abschlufs an der Grenze erfolgt, wo die ausländischen Erzeugnisse nach Deutschland hereinkommen. Nothwendig ist es für uns, dafs wir unsere Verkehrswege im Innern verbessern. Dadurch vermindern wir die Kosten unserer eigenen Produktion, und werden im Besitze der bestmöglichen Verkehrswege im eigenen Lande eine günstige Position haben, wenn wir neue Handelsverträge eingehen wollen. (Sehr richtig!)

Digitized by Google

Benutzen wir die heutigen guten Zeiten, damit wir für schlechte gerüstet sind — gute Zeiten werden ja hoffentlich wieder kommen, aber den guten werden auch einmal schlechte folgen, — und wir werden dann allen den Ländern überlegen sein, die diese Zeit nicht in gleicher Weise auszunützen verstanden haben. (Sehr richtig!)

Und nun, meine Herren, lassen Sie uns nochmals mit Ernst und Vertrauen an die Lösung der Kanalvorlage herantreten! Mag es auch ideale Güter geben, für die wir mit gröfserer Begeisterung eintreten als für die Schaffung eines neuen Verkehrsweges: nothwendig aber ist für ein Volk, welches seine idealen Ziele erreichen will, dafs es wirthschaftlich gesichert und zu dauernder Entwicklung befähigt wird. Zur Schaffung dieses Zustandes werden der Rhein-Elbe-Kanal und der Ausbau unseres ganzen Wasserstrafsennetzes beitragen. (Lebhafter Beifall.)

LIBRARY OF THE UNIVERSITY

DRUCK VON LEONHARD SIMION, BERLIN SW.

Digitized by Google

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY
BERKELEY

Return to desk from which borrowed.
This book is DUE on the last date stamped below.

9Dec'52ES

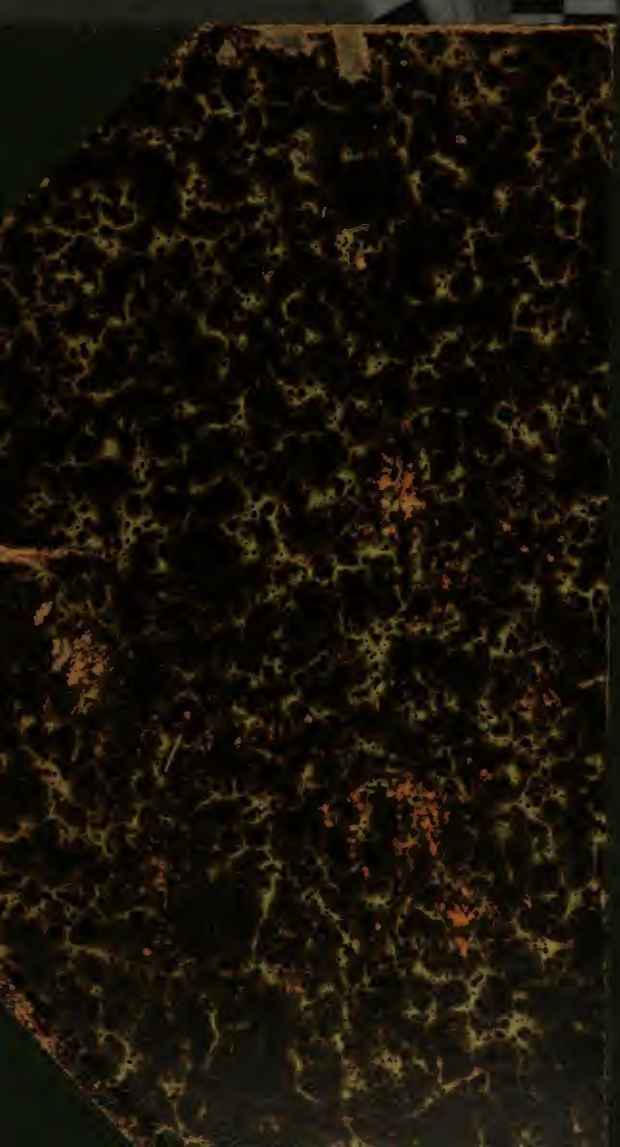
NOV 30 1952 LU

LD 21-100m-7,'52(A2528s16)476

Digitized by Google

YC 89861

Digitized by Google



Digitized by Google